

ÁTICA



Figura 64: Distribución espacial dentro de Ática de los puertos nombrados en el Catálogo. Imagen de la autora (imagen modificada sobre la base del mapa de ArcGis).

40. KOLONAS

Coordenadas: 37°52'29.7"N/ 23°26'46.5"E

Características: entre dos promontorios

Intervenciones: muelle y torre con función de faro/señalización (periodo clásico/helenístico)

Fuentes literarias: -

Bibliografía: Lolos 1995

En la costa meridional de la isla de Salamina existe una pequeña bahía llamada Kolonas, topónimo de reminiscencia histórica que atestigua la presencia de dos columnas en el área¹ (*Fig. 65*). Era éste un buen fondeadero para embarcaciones de pequeñas dimensiones. La presencia de estructuras antiguas en el sitio de Kolonas fue registrada en el siglo XIX por Dodwell² y consiste en algunos bloques tallados de 75 cm – 1.2 m por lado (*Fig. 66*). Los fragmentos cerámicos encontrados en el lugar parecen sugerir una cronología clásico/helenística. Observaciones similares han sido avanzadas acerca de los restos de una torre circular encontrados en el extremo NO de la bahía de Kolonas: la torre presenta un diámetro de 10.7 metros y estaba construida con bloques de entre 80 cm–1.5 m de largo y 50 cm de alto³.



Figura 65: Bahía de Kolonas. Vista desde N-NO. Lolos, Y. (1995), fig. 13.



Figura 66: Extremo occidental de la playa con algunos de los bloques esbozados que aquí se han encontrado. Lolos, Y. (1995), fig. 14.

¹ Lolos, Y. (1995), p. 294.

² Dodwell, E. (1819), pp. 576-577.

³ Los datos proceden de Lolos, Y. (1995).

41. SALAMINA (p)

Coordenadas: 37°57'01.3"N/ 23°32'22.6"E

Características: entre dos promontorios/ puerto insular (en el canal entre isla y continente)

Intervenciones: sistemas de muelles (ι), rampas para barcos (ι)

Fuentes literarias: Hdt., VIII. 41-42; Scyl., 57; D.S., XI.13.4; Paus., I.35.3; Polyæn., Stra., I.30.3.

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Lehmann – Hartleben 1923; Lolos 1995; Theodoulou 2015.

Los restos de la ciudad clásica de Salamina se encuentran en la zona de la bahía de Ambelaki, entre los promontorios de Cynosura (S) y Punta (N), en el lado oriental de la isla (*Fig. 67*).

La utilización del puerto parece atestiguada por los testimonios de Heródoto que hablan de barcos de paso por Salamina («ἐπεὶ δὲ οἱ ἀπ’ Ἀρτεμισίου ἐς Σαλαμίνα κατέσχον τὰς νῆας»⁴) y por Escílax que anota: «Κατὰ τοῦτό ἐστι Σαλαμὶς νῆσος καὶ πόλις καὶ λιμὴν»⁵. Fue probablemente aquí donde la flota griega se reunió antes de la famosa batalla naval de 480 a.C.⁶. En el siglo II d.C. también Polieno, hablando de Temístocles, atesta «Θεμιστοκλῆς ἐναυλόχει περὶ Σαλαμίνα»⁷, lo que parecería indicar también la presencia de un fondo capaz de retener las anclas y, por lo tanto, de un lugar adecuado para el fondeo⁸.

La bahía de Ambelaki constituía un discreto puerto natural, gracias a sus aguas relativamente calmas⁹; se encontraba bien protegida de los vientos septentrionales por el cabo de Kamatero o Punta (sitio donde surgía el asentamiento, 39 m de altura x 29 km de visibilidad), y de los vientos del Sur por la península de Cynosura, cuyos puntos más elevados alcanzan los 56-60 m sobre el nivel del mar (rayo de visibilidad aproximativo: 33-44 km)¹⁰.

⁴ Hdt., VIII.42: “Habiéndose tenido la nueva de que la armada de Artemisio había pasado a Salamina...” (Trad. Ramírez Trejo).

⁵ Scyl., 57: “A su altura está la isla de Salamina, con su ciudad y su puerto.” (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín)

⁶ Lolos, Y. (1995), p. 292.

⁷ Polyæn., I.30.3: “Temístocles vigilaba anclado junto a Salamina” (Trad. Vela Tejada y Martín García). La indicación espacial περὶ Σαλαμίνα señala una zona de fondeo en los alrededores del asentamiento de Salamina, probablemente identificable con el puerto en la bahía.

⁸ El fondo del puerto de Salamina está formado por arena y algas. Greek Water Pilot, (1981), p. 115.

⁹ Lolos, Y. (1995), p. 292.

¹⁰ Testimonios posteriores de la continuidad en la existencia y en el uso de tal puerto se pueden encontrar en D.S., XI, 13.4: «τέκνα καὶ γυναῖκας καὶ τῶν ἄλλων χρησίων ὅσα δυνατὸν ἦν εἰς τὰς ναῦς ἐνθέντες διεκόμισαν εἰς Σαλαμίνα.» (“Hicieron embarcar a los niños y las mujeres y cargaron todos los bienes que pudieron llevarse y lo transportaron a

Las investigaciones

La presencia de estructuras antiguas en la bahía de Ambelaki aparece ya registrada en los apuntes y en los mapas de muchos estudiosos de los siglos XIX-XX¹¹. Los vestigios que ellos pudieron observar resultan visibles incluso a día de hoy en dicha bahía, especialmente en su lado occidental¹².

Se trata en su mayoría de restos de sillería que probablemente pertenecían a muelles y otros tipos de estructuras (*Fig. 68*): sin embargo, a causa de la falta de investigaciones en profundidad y de excavaciones es imposible determinar su exacta función.

Una fila en parte sumergida de bloques y que corre en sentido EO se localiza en el lado occidental de la bahía y se fecha probablemente en el periodo clásico/helenístico. Una segunda estructura está presente en el lado oriental de la bahía (quizás se trate de otro muelle) y se desarrolla en sentido NE-SO a lo largo de 37.3 m. Finalmente otra estructura se ha registrado en el lado septentrional de la bahía: tiene sentido NS, un longitud conservada de 54.6 m y una anchura que varía entre los 1.4 y los 1.6 m: en este caso, es probable que la estructura en cuestión no pertenezca al periodo aquí examinado, si no que esté construida por grandes bloques (de 1.2/1.3 m de largo) reutilizados y pertenecientes a otra estructura anterior espoliada¹³.

Por último, hay que señalar una tradición oral local que perpetra la existencia, bajo el nivel del agua, de caminos pavimentados en piedra, que – a partir de la descripción – parecerían los restos de rampas¹⁴.

Salamina”. Trad. Torres Esbarranch) y Paus., I.35.3: «δείκνυται δελίθος ἐν Σαλαμῖνι οὐ πόρρω τοῦ λιμένος: ἐπὶ τοῦτου καθήμενον Τελαμῶνάορᾶν λέγουσιν ἐς τὴν ναῦν ἀποπλεόντων οἱ τῶν παίδων ἐς Αὐλίδα ἐπὶ τὸνκοινὸν τῶν Ἑλλήνων στόλον» (“En Salamina se muestra, no lejos del puerto, una piedra en la que dicen que estuvo sentado Telamón viendo la nave de sus hijos que iba hacia Áulide y a Eurísaces, y de éste hay en Atenas un altar”. Trad. Tovar).

¹¹ Como por ejemplo: H. Schliemann (1875), H. Gerhard Lolling (1884), E. Curtius y J.A. Kaupert (1895), J.G. Frazer (1898), Usslar (1900), P. Rediadis (1902,191 l), H. Raase (1904), C. Rados (1915) y K. Lehmann – Hartleben (1923). Citados por Lolos, Y. (1995).

¹²*Ibidem*

¹³*Ibidem*

¹⁴*Ibidem*. Una ficha del puerto de Salamina se puede encontrar también en la web de Theodoulou en la dirección <http://limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=en&id=57> [26/11/2014]. En cuanto a las posibles rampas atestiguadas por la tradición oral, el catálogo de Blackman, D. y Rankov, B. (2013) resulta escéptico y las etiqueta como “unlikely shipsheds (“we have seen no evidence”)), p. 582.



Figura 67: Foto de satélite de la bahía de Ambelaki en la actualidad. En el Sur el promontorio de Cynosura, en el Norte el cabo de Kamatero o Punta. Imagen de Google Earth modificada por la autora.



Figura 68: Salamina, fotos de las estructuras del puerto antiguo. Lollos, Y. (1995), figs. 7, 10 y 11).

42. PUERTO DE LOS LADRONES

Forón

Coordenadas: 37°57'19.36"N/ 23°36'7.07"E

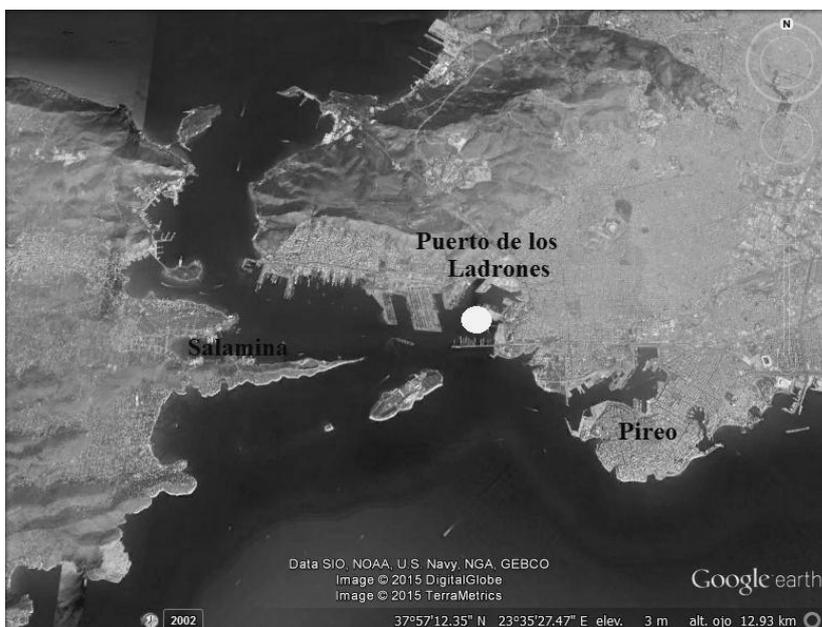
Características: en una bahía protegida por islas en alta mar

Intervenciones:

Fuentes literarias: D., Androcle/Lacrite, 28 y 53; Str., IX.1.14.

Bibliografía: De Graauw 2014; Dodwell 1819.

Las noticias sobre el Puerto Forón, más conocido con el nombre de Puerto de los Ladrones, son bastante escasas. Se trataba de un puerto no controlado por las autoridades portuarias, como aparece reflejado en la oración Androcle/Lacrite, atribuida a Demóstenes¹⁵. El otro autor que lo nombra es Estrabón que, en el libro IX, dice rápidamente: «εἶθ' ὁ Φώρων λιμὴν»¹⁶. Se situaba probablemente en el área de la antigua Timetade (moderna Keratsini), en la entrada de la bahía de Salamina (en su lado ático),



y tenía forma aproximadamente circular (Fig. 69). De acuerdo con Dodwell¹⁷ el sitio, todavía en sus días, llevaba el nombre de Clepto Limani.

Figura 69: Ubicación del Puerto de los Ladrones con respecto a los puertos de Salamina y del Pireo. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

¹⁵ D., Androcle/Lacrite, 28: «Ὁ δὲ πάντων δεινότατον διεπράξατο Λάκριτος οὕτως, δεῖ ὑμᾶς ἀκοῦσαι· οὗτος γὰρ ἦν ὁ πάντα ταῦτα διοικῶν. Ἐπειδὴ γὰρ ἀφίκοντο δεῦρο, εἰς μὲν τὸ ὑμέτερον ἐμπόριον οὐ καταπλέουσιν, εἰς φορῶν δὲ λιμένα ὀρμίζονται, ὅς ἐστιν ἔξω τῶν σημείων τοῦ ὑμετέρου ἐμπορίου, καὶ ἔστιν ὅμοιον εἰς φορῶν λιμένα ὀρμίσασθαι, ὥσπερ ἂν εἴ τις εἰς Αἴγιναν ἢ εἰς Μέγαρον ὀρμίσαιτο· ἔξεστι γὰρ ἀποπλεῖν ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ὅποι ἂν τις βούληται καὶ ὀπηνίκε' ἂν δοκῇ αὐτῷ. Καὶ τὸ μὲν πλοῖον ὄρμει ἐνταῦθα πλείους ἢ πέντε καὶ εἴκοσιν ἡμέρας.» (“Ahora tenemos que hacer conocer las denuncias más graves contra Lacrite, ya que fue él quien organizó todo. Cuando regresaron allí, en lugar de abordar en su puerto tomaron la tierra en la bahía de los ladrones fuera de los límites de su puerto. Desembarcar en la bahía de los ladrones, es como desembarcar en Aegina o Megara. Se puede zarpar de allí para ir a donde se quiera y cuando se considere apropiado. El barco quedó anclado allí por más de veinticinco días”); Dem., Androcle/Lacrite, 53: «καὶ οὕτως ἀπέπλεον ἐκ τοῦ Πόντου μετὰ τοῦ Φασηλίτου ναυκλήρου καὶ μετὰ τοῦ Χίου τοῦ δεδανεικότος, καὶ ὀρμίζονται ἐν φορῶν λιμένι, εἰς δὲ τὸ ὑμέτερον ἐμπόριον οὐχ ὀρμίσαντο» (“Así que dejaron el Ponto con el capitán Phasélides y el prestamista de Quíos, y llegaron al puerto de los ladrones en vez de ir a nuestro puerto”).

¹⁶ Str., IX.1.14 (“...el puerto de Forón...” Trad. Torres Esbarranch).

¹⁷ Dodwell, E. (1819).

PIREO

Coordenadas: 37°52'29.7"N/ 23°26'46.5"E

Características: “puerto triple” (se aprovecharon tres bahías naturales a ambos lados una península).

Intervenciones: para mayores detalles véase cada cuenca

Fuentes: Th., I.93, II. 93-94, VI. 30 y VIII. 90; X., HG., II.2.4, II.4.31 y V.1.9; Scyl. 57; Nep., Tem., 6; D.S., XI.41.2 y XII.49.5; Str., IX.1.2; Liv., XXXII.16, XXXVI.42 y XLV.27.11; Ph., Flacco, 155; Vell., II.23; Plin., H.N., IV.11; Plu., Nic. 30,1; Paus., I.1.1-3; Polyæn., VI, 2. IG IP² 1627-1629 & 1631.

Bibliografía: Foteini en Navis II, Garland 1987, Lovén 2011.

El contexto

Contrariamente a la exigüidad de las fuentes de las que por lo general disponemos para los otros puertos, con respecto al Pireo tenemos gran abundancia de noticias históricas.

Sabemos, por ejemplo, que no fue el primer puerto de Atenas, ya que durante mucho tiempo a él se prefirió el uso de la bahía del Falero que, entre otras ventajas, presentaba la de resultar visible desde la ciudad.

«ὁ δὲ Πειραιεὺς δῆμος μὲν ἦν ἐκ παλαιοῦ, πρότερον δὲ πρὶν ἢ Θεμιστοκλῆς Ἀθηναίοις ἤρξεν ἐπίνειον οὐκ ἦν: Φαληρὸν δέ — ταύτη γὰρ ἐλάχιστον ἀπέχει τῆς πόλεως ἢ θάλασσα —, τοῦτό σφισιν ἐπίνειον ἦν, καὶ Μενεσθέα φασὶν αὐτόθεν ταῖς ναυσὶν εἰς Τροίαν ἀναχθῆναι καὶ τούτου πρότερον Θεσέα δώσοντα Μίνω δίκας τῆς Ἀνδρόγεω τελευτῆς»¹⁸.

El área del Pireo se encuentra en la parte septentrional del Golfo Sarónico, aproximadamente a 8 km SO de la ciudad de Atenas. Originariamente era una isla, separada del continente por las marismas de Halipedón. Sucesivamente estas marismas se fueron desaguando y la península, de 3.4 km de anchura, quedó conectada con la tierra firme¹⁹.

El inicio del aprovechamiento portuario de la zona se remonta a un periodo anterior a la batalla de Salamina, o sea al momento en el que los atenienses descubrieron en Laurión un rico yacimiento de plata que contribuyó al alza de la economía (ya que las costumbres financieras de la época preveían una redistribución de los capitales)²⁰. Temístocles, por lo tanto, propuso la construcción de un nuevo puerto gracias a los

¹⁸ Paus., I.1.2-3: “El demo del Pireo existía de antiguo, pero antes del arcontado de Temístocles no era puerto, utilizando los atenienses el del Falero, punto de la costa el más próximo a la ciudad, desde el cual dicen que partió Menesteo con venganza de la muerte de Androgeo” (Trad. Tovar). Para mayores informaciones sobre el Falero se vea la ficha n° 46 del Catálogo.

¹⁹ Garland, R. (1987).

²⁰ *Ibidem*.

recursos económicos procedentes de las minas y quiso invertir en la flota naval, dado que temía el peligro representado por los persas. Específicamente, le pareció que el Pireo fuese el lugar más apto donde instalar el nuevo puerto, gracias a su conformación natural; de hecho como testimonio Diodoro de Sicilia: «ἐπενόησε τὸν Πειραιᾶ κατασκευάζειν λιμένα, μικρᾶς μὲν προσδεόμενον κατασκευῆς, δυνάμενον δὲ γενέσθαι/λιμένα κάλλιστον καὶ μέγιστον τῶν κατὰ τὴν Ἑλλάδα»²¹.

Estas condiciones propicias se daban gracias a la presencia de tres bahías a los lados de la península Peiraïke: Cántaros, Mouniquia y Zea (Fig. 70). Cántaros, el puerto comercial con la cuenca más amplia, se encontraba en la parte occidental de la península y era un puerto natural completamente protegido y seguro. Al otro lado (lado E) se encontraban los puertos de Zea y Mouniquia, a una vertiente y a otra de la colina que recibía también el topónimo de “Mouniquia”.

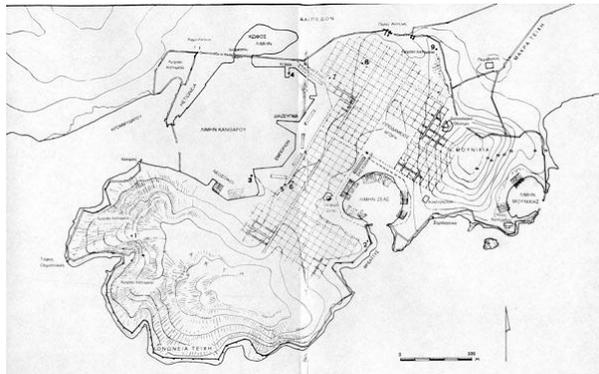


Figura 70: Mapa del Pireo en el que se pueden apreciar los tres puertos naturales. Steinhauer, G.A. (2000), p.89.

Las preocupaciones de Temístocles para dotar a Atenas de un puerto adaptado a su magnificencia quedan abundantemente reflejadas en los testimonios literarios contemporáneos y posteriores a la época. Por ejemplo, Tucídides afirma:

«ἔπεισε δὲ καὶ τοῦ Πειραιῶς τὰ λοιπὰ ὁ Θεμιστοκλῆς οἰκοδομεῖν (ὑπῆρκετο δ' αὐτοῦ π
 ρότερον ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἀρχῆς ἢς κατ' ἐνιαυτὸν
 Ἀθηναίοις ἦρξε) νομίζων τό τε χωρίον καλὸν εἶναι, λιμένας ἔχον τρεῖς
 αὐτοφυεῖς, καὶ αὐτοὺς ναυτικοὺς γεγενημένους μέγα προφέρειν ἐς τὸ
 κτήσασθαι δύναμιν τῆς γὰρ δὴ θαλάσσης πρῶτος ἐτόλμησεν εἰπεῖν ὡς ἀνθεκτέα ἐστί, κα
 ἰ τὴν ἀρχὴν εὐθὺς ξυγκατεσκευάζεν. »²²

También Cornelio Nepote, al narrar la vida de Temístocles, especifica:

²¹ D.S., XI.41.2. “Temístocles tuvo pues la idea de convertir el Pireo en un puerto, que, sin necesidad de grande obras, podría llegar a ser el puerto más hermoso y más amplio de la Grecia” Trad. Torres Esbarranch).

²² Th., I.93: “Temístocles les persuadió también a concluir las construcciones del Pireo (las habían comenzado con anterioridad, durante el año de su magistratura en Atenas) pues consideraba el lugar excelentemente adecuado con sus tres puertos naturales, y que al haberse hecho ellos marinos se encontraba en muy buena posición para adquirir poder” (Trad. Guzmán Guerra). Los tres puertos naturales a los que Tucídides se refiere son naturalmente los de Cántaros, Mouniquia y Zea.

«Huius consilio triplex
Piraei portus constitutus est iisque moenibus circumdatus, ut ipsam urbem
dignitate aequiperaret, utilitate superaret »²³.

El programa político de Temístocles no encontró de inmediato el favor unánime: al revés, provocó resistencias muy fuertes, sobre todo por parte de Arístides. Mientras que Temístocles pensaba que el futuro de Atenas residiese en el desarrollo de la flota naval y comercial, Arístides consideraba que cambiar estrategias políticas para invertir en sectores productivos nuevos habría llevado la ciudad a la derrota²⁴. A pesar de la valiente resistencia opuesta, los trabajos de fortificación del Pireo empezaron durante el arcontado de Temístocles (493/2 a.C.) y el nuevo puerto fue inaugurado bajo la protección de Hermes²⁵. Estos primeros trabajos de mejoras, además, permitieron la construcción de una flota bastante importante como para batir a los persas en la batalla de Salamina en 480 a. C.

Fue probablemente justo esta victoria la que consiguió persuadir a los atenienses de la utilidad del poder marítimo; y por eso, tras la invasión persa, la ciudad fue reconstruida prestando mucha atención a la fortificación del puerto²⁶ que fue sabiamente impulsada por el mismo Temístocles. En esta ocasión fue construido un circuito de muros que encerraba el Pireo y que tenía una circunferencia de 60 estadios y dimensiones tales para permitir que también mujeres y niños pudiesen defenderlos, en el caso de que los hombres tuviesen que ser enviados a la guerra.

En 458/7 a.C. se edificaron los Largos Muros que conectaban el Pireo a la ciudad de Atenas²⁷: en este punto, el clima de seguridad sugerido por estas fortificaciones contribuyó enormemente a la reanudación y al florecer de las actividades comerciales.

Los trabajos en el Pireo se volvieron a retomar bajo Pericles y, más concretamente, entre el 451 y el 446 a.C. De hecho, se puede decir que el siglo V a.C. representa el siglo de oro del Pireo, no sólo porque coincidió con el crecimiento del homónimo demo (construcción del *agora*, aumento de la población), sino también porque el sistema portuario de Atenas progresó de manera notable, con el consiguiente detrimento de los

²³ Nep., Tem., 6: “por decisión suya se acondicionó el triple puerto del Pireo y se amuralló a su alrededor hasta el punto que llegó a igualar en magnificencia a Atenas, e incluso la superó en eficacia” (Trad. Segura Moreno).

²⁴ Garland, R. (1987), p. 92.

²⁵ Se tiene noticia de sacrificios realizados en honor del dios en ocasión de la inauguración. Para una profundización del tema, véase Garland (1987), p. 92.

²⁶ Es precisamente a esta reconstrucción tras la invasión persa (año 477/6 a.C.) que se refiere el paso de Tucídides (I.93) anteriormente citado. Otras referencias se encuentran en D.S., XI.41.1-3; Plut., Them., 19.

²⁷ Th., I.107.1; 108.3; D.S., XI.81.1- 3

puertos que hasta entonces habían sido florecientes²⁸; se estima que en este periodo las entradas procedentes del Pireo – junto con las del Laurión – constituían la mayoría del capital de la *polis*.

Después de la muerte de Pericles (y de la llegada de la peste a Atenas), la economía del Pireo sufrió consecuencias trágicas, con una reducción al mínimo de los tráficos comerciales. Sin embargo, continuó revistiendo un papel de primer plano dentro de los acontecimientos de la época, ya que fue desde aquí que salió la expedición a Sicilia bajo el comando de Alcibíades.

También tenemos noticias de ulteriores acontecimientos posteriores a la derrota de los Egospótamos, cuando los accesos de Zea y Mouniquia fueron bloqueados²⁹.

El Pireo siguió siendo protagonista de las vicisitudes históricas después de la guerra del Peloponeso. Entre las condiciones de la rendición impuesta por Esparta a Atenas, Lisandro exigió la destrucción de los Largos Muros y de los arsenales y, asimismo, la entrega de todas las naves, excepto doce³⁰.

En ocasión de la revuelta contra los Treinta Tiranos, además, el Pireo vuelve a ser nombrado por las fuentes que cuentan que Trasíbulo en 404 a.C., junto con la resistencia, ocupó la colina de Mouniquia y la zona del Pireo, aprovechando del clima de oposición a los Tiranos que allí se respiraba³¹.

Posteriormente al intento de Trasíbulo, fue Conón quien pretendió restablecer la fuerza naval ateniense, reconstruyendo los Largos Muros y los arsenales (394-391 a.C.)³².

Sin embargo, este nuevo fortalecimiento del Pireo no desanimó los espartanos, siempre listos para afectar a Atenas allí donde más vigor tenía: así es que en el 387 a.C. continuaron atormentando la ciudad a través de la alianza con los eginetas, a los que donaron naves para que pudieran bloquear el Pireo³³.

A finales de la época clásica, Atenas y su flota fueron sometidos al control macedonio, con la instalación de una guarnición en Mouniquia.

²⁸ Garland, R. (1987).

²⁹ *Ibidem*, p. 109.

³⁰ Las otras condiciones establecidas preveían el reconocimiento de la hegemonía lacedemonia, de los enemigos y de los aliados comunes y la obligación de participar en las expediciones militares durante las guerras. Después de la aceptación de las condiciones, Lisandro entró triunfalmente a través del puerto del Pireo, acompañado por música y cantos. X., HG., II.4.

³¹ X., HG., II.4.

³² De hecho lo que se puede observar hoy de los Muros pertenece a la reconstrucción de época cononiana.

³³ X., HG., V.1.21.

Las investigaciones

Las investigaciones del área del Pireo empezaron en el siglo XIX y fueron llevadas a cabo en primer lugar por viajeros extranjeros, cartógrafos (E. Dodwell 1801-1806, W.M. Leake 1821), investigadores (E. Curtius 1841, H.N .Ulrichs 1843) y topógrafos (C. von Strantz 1861). E. Curtius y A. Kaupart produjeron además un registro sistemático de las reliquias antiguas visibles y una representación muy significativa de la antigua ciudad (en colaboración con el topógrafo G.V. Alten). Este registro representa un recurso verdaderamente útil, ya que la mayoría de las estructuras mencionadas actualmente ha desaparecido como consecuencia de los trabajos del nuevo terraplén para el moderno puerto del Pireo.

A principios del siglo fueron conducidas campañas de excavación por Dragatsis que, durante las obras de construcción de la ciudad (1880-1920), sacó a la luz los *neosoikoi* de Zea, así como otras estructuras pertenecientes al poblado. Los arsenales, situados en la parte oriental de Zea, fueron posteriormente grabados por Dörpfeld: su documentación constituye la principal fuente de nuestro conocimiento sobre estos *neosoikoi*, dado que hoy lo que queda se encuentra en el sótano de un bloque de pisos.

Los resultados de este primer período de investigación arqueológica fueron recogidos en tres volúmenes editados por W. Judeich y titulados “Topographie von Atenas”³⁴.

Los descubrimientos y las excavaciones más recientes, realizados por el Servicio de Antigüedades entre 1960 y 1990, se han concentrado en el Arsenal de Filón en el puerto militar de Zea, en la *Makra Stoa* y los *Neosoikoi* de Muniquia y se encuentran recogidos en un volumen publicado por Eickstedt (Beitrage zur topographie des Antikes Piraus, 1991)³⁵.

³⁴ Judeich, W. (1905).

³⁵ Eickstedt, K.V. (1991). Para informaciones más detalladas acerca de la historia de las investigaciones en el área del Pireo se aconseja la lectura de Blackman, D. y Rankov, B. (2013), pp. 425-436, con relativa bibliografía.

43. Cántaros

Coordenadas: 37°56'31.2"N/ 23°38'15.9"E

Intervenciones: rompeolas, faros, atarazanas, muelles

Cántaros era el puerto principal del Pireo y se utilizaba básicamente para fines comerciales: estaba situado en la parte noroeste de la península y constituía uno de los puertos naturales del Mediterráneo con más extensión de la cuenca³⁶. Su entrada se veía delimitada por dos brazos de tierra que se extendían a ambos lados.

La cuenca del puerto recibe este nombre debido a su forma, correspondiente a la del homónimo vaso. En su parte septentrional se encontraba una pequeña área que se ha identificado con el Cofos Limen (puerto tranquilo) del que habla Jenofonte (*Fig. 71*):

« ἐπεὶ δ' οὐδὲν ἀπὸ τῆς
προσβολῆς πράξας ἀπῆλθε, τῇ ὑστεραία λαβὼν τῶν μὲν Λακεδαιμονίων
δύο μόρας, τῶν δὲ Ἀθηναίων ἰππέων τρεῖς φυλάς, παρήλθεν ἐπὶ τὸν *κωφὸν*
λιμένα, σκοπῶν πῆ εὐάπο τεχιςτότατος εἶη ὁ Πειραιεύς »³⁷.

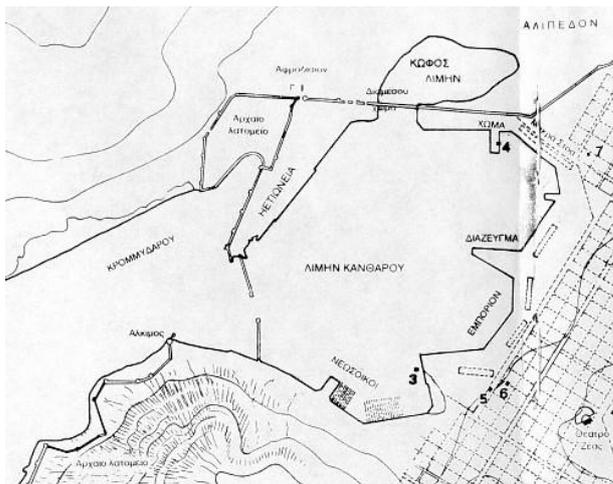


Figura 71: Mapa de Cántaros en el que se indica la posición de los muelles, el plan de los pórticos y de las fortificaciones. En la parte septentrional se puede apreciar la pequeña área que se ha identificado con el Cofos Limen Steinhauser, G.A. (2000), p. 89.

A ambos lados de la entrada de Cántaros, los dos brazos de tierra naturales fueron alargados con el fin de estrechar el acceso. Se construyeron por lo tanto dos rompeolas constituidos, en su parte superior, por grandes piedras calizas locales de forma rectangular local (*aktetis*, con una longitud de más de 3.30m) que se mantenían en su

³⁶ Las dimensiones de la cuenca originaria tenían que ser algo más pequeñas que las actuales: su forma, aproximadamente rectangular, medía alrededor de 1000x750 m. Las presentes informaciones derivan de la ficha dedicada al Pireo realizada por el proyecto NAVIS II (autor: Foteini, V.), que se puede consultar en la dirección <<http://www2.rgz.m.de/Navis2/Home/HarbourFullTextOutput.cfm?HarbourNR=Piraeus>> [27/11/2014]

³⁷ X., HG., II.4.31: “Al día siguiente con dos compañías lacedemonias y tres escuadrones de la caballería ateniense se presentó en el Puerto Mudo y observó por dónde era más fácil bloquear el Pireo” (Trad. Guntiñas Tuñón). El adjetivo “mudo” tiene aquí que entenderse en el sentido de “tranquilo”.

posición con la ayuda de abrazaderas enfundadas con plomo³⁸. Las estructuras tenían una longitud de 130m y el espacio entre ambas, o sea la entrada, medía 50 m. En cada extremo, los espigones finalizaban con una gran torre rectangular³⁹ entre las que se colgaba una cadena para cerrar y proteger el puerto en caso de un ataque repentino⁴⁰.

La existencia de dos faros para la señalización de la entrada se ha visto confirmada por la individuación de restos a lo largo de la costa⁴¹. El primero se instalaba en el NO (*Fig. 72*) y el otro en el S (*Fig. 73*), junto al recinto que ha sido identificado como la tumba de Temístocles⁴².

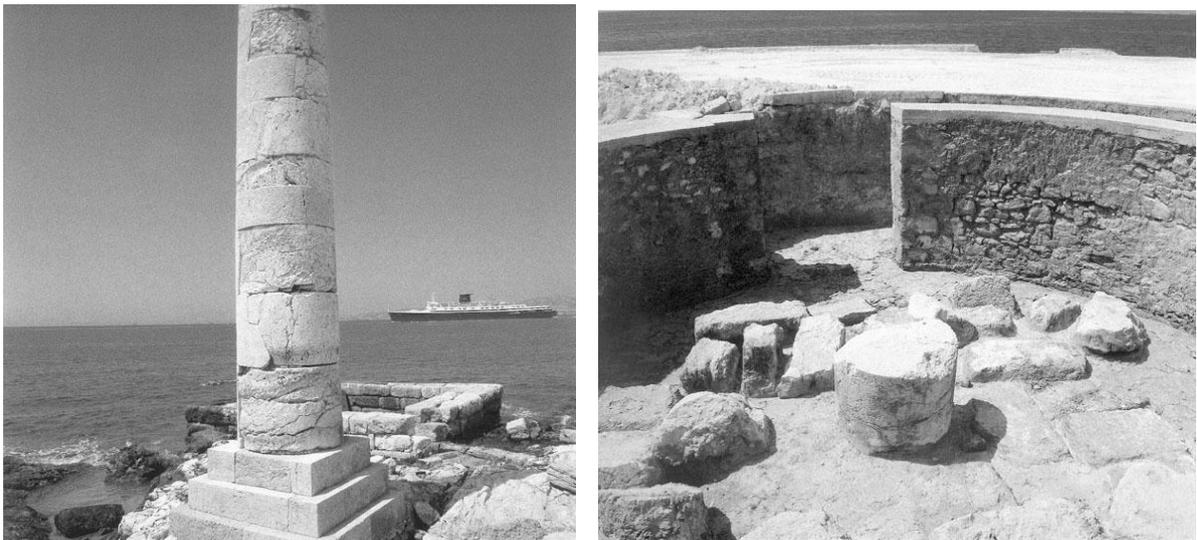


Figura 72: Restos del faro en el lado Norte de la entrada de Cántaros. Steinhauer, G.A. (2000), p.81.

Figura 73: Restos de la columna del faro en el lado Sur de la entrada de Cántaros, en correspondencia de la así llamada tumba de Temístocles. Steinhauer, G.A. (2000), p.83.

En la parte meridional de Cántaros (costa Alkimos) se situaban los arsenales, sumando un total de 96⁴³. Sabemos que esta área del Pireo se desarrolló militarmente solo después de Zea y Mouniquia, en un periodo en el que el número de naves de la flota se acrecentó.

³⁸ Shaw, J.W. (1972), pp.90-91

³⁹ Estas observaciones fueron hechas por Spon, (1676) , p.234

⁴⁰ Como atestigua Rankov, B. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 436, no existen evidencias directas de la existencia de la cerradura a través de cadenas.

⁴¹ Steinhauer , G.A. (2000) , p.79

⁴² Paus., I.1.2-3.

⁴³ Los inventarios navales atestiguan para los años 330/29 a.C., 326/5 a.C. y 325/4 a.C. un total de 372 atarazanas así distribuidos: 82 en Mouniquia, 196 en Zea y 94 en Cántaros. IG II² 1627.398-405; 1628.552-9; 1629.1030-6; 1631.252-6.

El puerto de Cántaros tenía el eje longitudinal paralelo a la costa; la cuenca principal estaba dividida por la presencia de muelles (*kripidai* o *hipodochai*) que servían para cargar o descargar mercancías y también para el atraque de los barcos (Fig. 74). Las huellas de estas estructuras eran visibles hasta el 1840, o sea antes del inicio de los trabajos de construcción del puerto moderno. De estas construcciones se conocen los nombres: "Dia mesou choma ", "Choma" y "Diazeugma" (se vea la fig. 71). Puede ser que la descarga de los barcos se realizase en varios puntos del puerto comercial, de acuerdo con la categoría de la mercancía y a su destino en los pórticos del muelle.

Parece que en el área del *emporion* hubiese cinco pórticos⁴⁴, utilizados bien por el intercambio mercantil, bien por el almacenamiento. La posición, el número y la forma de tales pórticos está en el centro de un vivo debate entre los investigadores, pero las últimas excavaciones parecen aportar nueva luz sobre la cuestión⁴⁵.

Entre los pórticos estaba la famosa "Makra Stoa" (en el extremo Norte del Emporion, construida bajo Pericles y utilizada como mercado de trigo) y el "Deigma" (centro de negocios para la exposición de la muestra de la mercancía importada y al mismo tiempo lugar que albergaba todos los bancos⁴⁶).

El puerto de Cántaros estaba cerrado por una fortificación semicircular que se encontraba por detrás de la zona de los pórticos⁴⁷. Las fundaciones de esta estructura se han encontrado en la zona del pórtico excavado por Dragatsis y en el área septentrional⁴⁸.

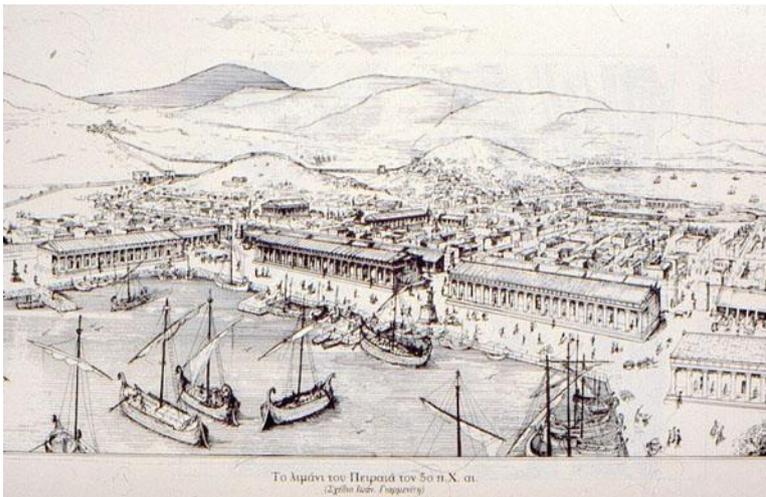


Figura 14: Reconstrucción gráfica del puerto de Cántaros. Panagos, C.T. (1968), p. 198.

⁴⁴ Panagos, C.T. (1968) , p. 224

⁴⁵ Steinhauer, G.A. (2000) , pp.83-84

⁴⁶ El „Deigma“ se colocaba en el centro de "Emporion", según una inscripción que se encontrada en el sitio. Véase a tal propósito Judeich, W. (1931), p.448

⁴⁷ Steinhauer, G.A., (2000),p.91

⁴⁸ Ficha perteneciente al proyecto NAVIS II, editada por Foteini, V.

44. Zea

Coordenadas: 37°56'12.4"N/ 23°38'54.9"E

Intervenciones: rompeolas que acababan con torres, atarazanas

A nivel de amplitud, Zea fue el segundo mayor puerto del Pireo y estaba destinado a los astilleros⁴⁹. Fue probablemente el primero de los puertos en desarrollarse, debido a que tenía la mejor protección natural para el amarre de las embarcaciones. Fue por lo tanto equipado para responder a la creciente necesidad de Atenas de tener una flota poderosa y desarrollada.

Su sistema de entrada estaba regulado de manera muy similar al de Cántaros, ya que los cabos que cerraban la cuenca fueron prolongados con la construcción de dos espigones que terminaban con torres rectangulares (*Fig. 75*).

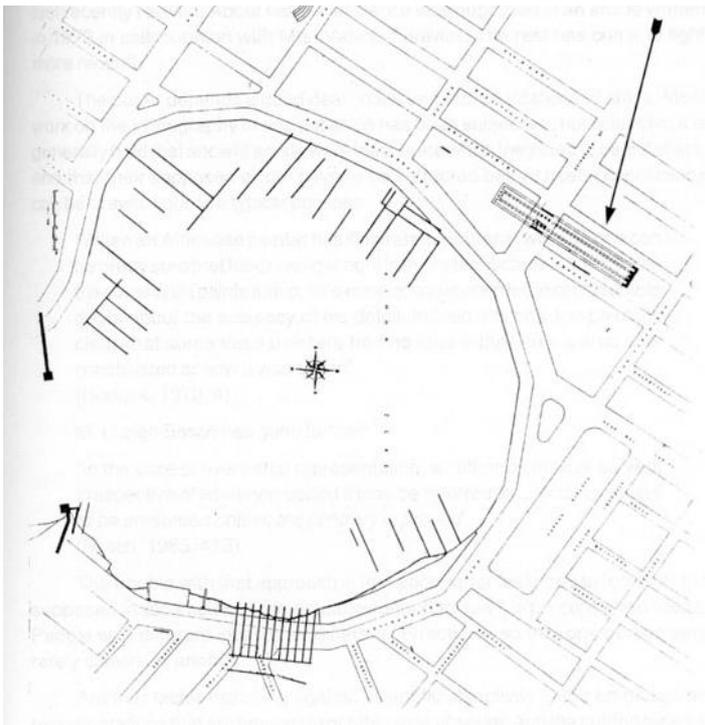


Figura 75: La cuenca de Zea de acuerdo a los resultados de las excavaciones con el plan de los hangares y la ubicación del arsenal de Filón. (Steinhauer, 1996, p. 479).

⁴⁹ Esto parece claro también a partir de las evidencias epigráficas (véase nota 127) que atestiguan la presencia de 196 arsenales. La cuenca del puerto de Zea tenía una forma circular en la antigüedad con un diámetro de 450 metros y una puerta de entrada en el extremo sur de 180 m de ancho x 200 m de longitud. Traulos, I.N. (1972), pp.442-456.

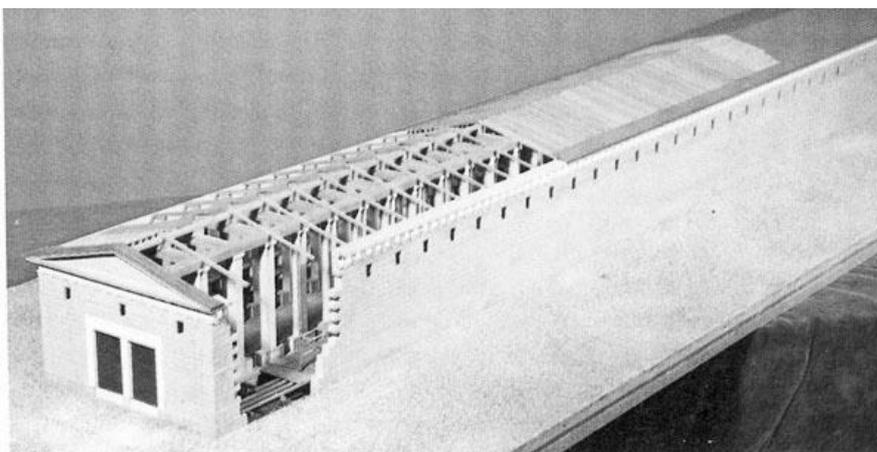
El área del astillero estaba rodeada por viviendas de los trabajadores, cuarteles, almacenes de construcción naval, tiendas de artesanía y lugares para el entretenimiento de las tripulaciones de los barcos⁵⁰.

También Zea, al igual que Cántaros, estaba protegida por la presencia de un muro semicircular que corría a 50 m de la costa.

El puerto de Zea tenía además un sistema de almacenes: de hecho, durante el invierno y en los periodos entre una expedición y otra, el equipo de los trirremes se almacenaba por separado en edificios (*skeuothekai*) cuya existencia se atestigua a partir del siglo V a.C.

En la época de Licurgo (precisamente al 347/6 a.C.) se fecha un nuevo arsenal, cuya construcción fue supervisada por el arquitecto Filón (*Fig. 76*)⁵¹. El descubrimiento de este arsenal tuvo lugar en la campaña de 1988/1989 y fue precedido, alrededor de un siglo antes, por la identificación de una inscripción en mármol con la descripción detallada de la construcción y del uso de los edificios⁵².

El Arsenal fue construido entre el ágora hipodámico y los hangares NE y tiene un eje que va de SO hacia NE, una dirección que permite la ventilación adecuada del espacio interior. El edificio medía 18 m (anchura) x 130 m (largo), tenía entradas en los dos lados breves y dos columnatas que dividían el espacio interior en tres naves. La nave central se extendía por toda la longitud y la altura del edificio, mientras que las naves laterales estaban divididas en 34 compartimentos cada una: estos albergaban estantes de



madera que servían como espacio de almacenamiento.

Figura 76: Modelo reconstructivo del Arsenal de Filón. Greek Nautical Museum.

⁵⁰ Panagos, C.T. (1968), p. 237.

⁵¹ Steinhauer, G.A. (2000), p.64

⁵² IG II²1668. Es gracias a esta inscripción, de 98 líneas, que fue posible reconstruir detalladamente el edificio.

45. Mouniquia

Coordenadas: 37°56'13.8"N/ 23°39'37.4"E

Intervenciones: rompeolas terminantes con torres, atarazanas

El puerto de Mouniquia es el más pequeño del Pireo en cuanto a dimensiones y está protegido a NO por la colina homónima. También en este caso, la entrada estaba regulada por medio de dos rompeolas reforzados en las dos extremidades con torres, distantes entre sí 37 m⁵³ (Fig. 77). La cuenca tenía una forma elíptica de 360 de largo x 220 de ancho⁵⁴.

Los dos rompeolas estaban contruidos, en su parte superior, por piedras calizas locales (*aktesis*) unidas por grampas de plomo. El rompeolas SO tenía una longitud de 190 m y – en un determinado punto - se inclinaba formando una esquina⁵⁵; el del NE medía 170 m y terminaba con una torre circular colocada sobre una base cuadrada de 12 m⁵⁶ (Fig. 78).

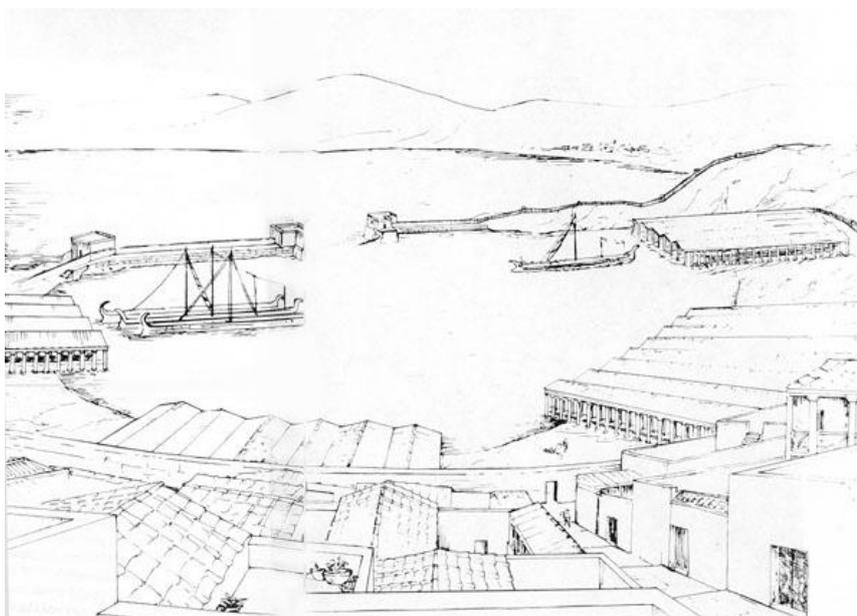


Figura 77: Reconstrucción gráfica de la cuenca de Mouniquia. Panagos, C.T. (1968), pp. 242-243.

⁵³ Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 436.

⁵⁴ Traulos, I.N. (1972), p.450

⁵⁵ También esta esquina alojaba una torre, para un total, entonces, de tres torres; la torre en la esquina (ZHP MT3) tenía 11 m de diámetro y tiene más que una fase de fundación. Ambas torres del rompeolas meridional se remontan probablemente al siglo V a.C. Los tres rompeolas fueron investigados durante el Zea Harbour Project (ZHP) en 2005-2006.

⁵⁶ Algunas características constructivas de esta torre sugieren una cronología de finales del IV siglo a.C. o posterior.

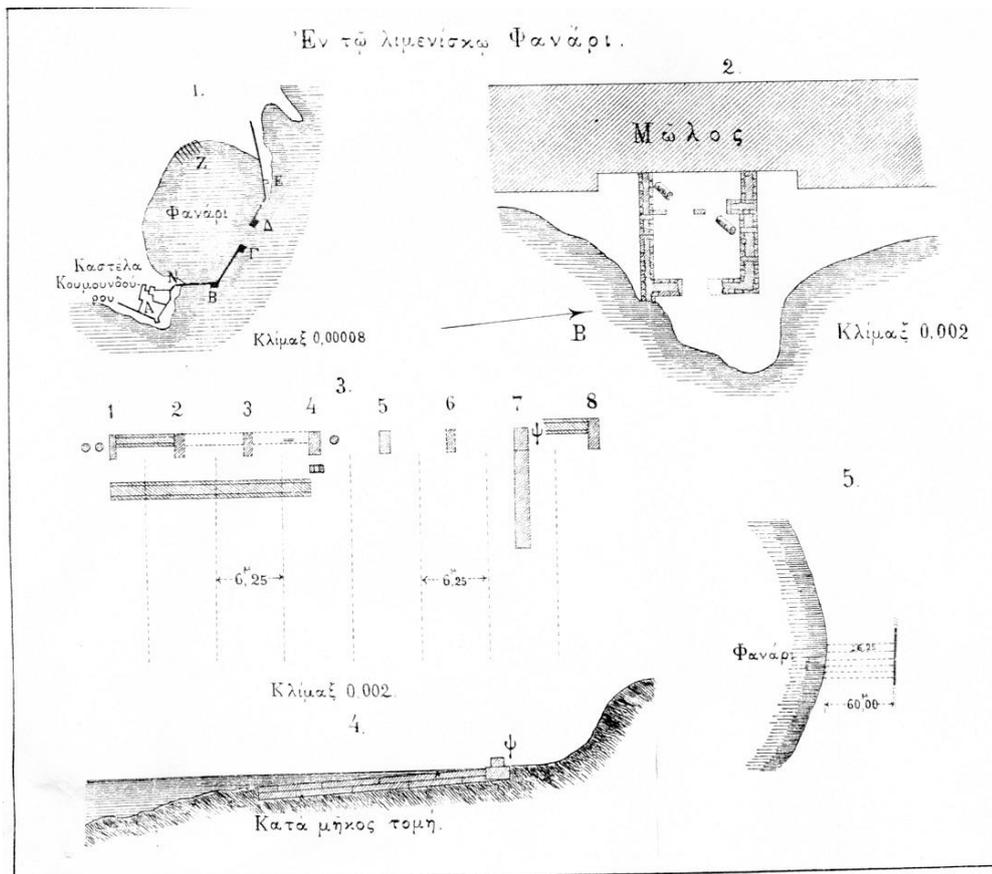


Figura 79: Dibujo de las estructuras encontradas en la cuenca de Mouniquia (Fanari) tal y como aparecían a finales del siglo XIX. Plan del puerto, plan del muelle occidental, plan de la sección longitudinal de los hangares y plan de las fortificaciones. Agelopoulos, H. (1898), tabla A.

46. FALERO

Coordenadas: 37°56'07.5"N/ 23°40'57.8"E

Características: en una bahía en donde desembocaban dos ríos

Intervenciones: conectado con el circuito mural a través de Largos Muros

Fuentes literarias: Hdt., V.63, VI.116 y VIII.91; D.S., XI.41.2; Nep., Tem., 6; Plin., H.N., IV.11; Plu., Thes., 17; Paus., I.1.2-3.

Bibliografía: De Graauw 2014; Garland 1987

El puerto del Falero fue el primer puerto de Atenas y estaba situado a aproximadamente 8 km al SO de la ciudad. Ocupaba una amplia ensenada al Este de la península del Pireo, limitada al Oeste por el promontorio de Mouniquia y al Este por el Cabo Coliade (*Fig. 80*). La cuenca portuaria tenía una extensión de aprox. 2.5 km y en sus cercanías desembocaban los ríos Cefiso e Iliso. Su forma y su amplitud hacían del Falero una rada fácilmente accesible en presencia de cualquier viento; a día de hoy la línea de la costa ha avanzado notablemente debido a la colmatación aluvial, pero en edad arcaica y clásica la bahía resultaba mucho más profunda.

Los testimonios de la utilización de la bahía con fines portuarios afondan sus raíces en la mitología: desde el Falero, por ejemplo, se cuenta que zarparon los soldados directos a Troya⁵⁷ y fue ése también el punto de partida del viaje de Teseo hasta Creta⁵⁸.

Son numerosas las fuentes que otorgan al Falero un papel clave en época anterior a la construcción temistoclea del Pireo, aduciendo principalmente como razones su cercanía a la ciudad (de la que distaba sólo veinte estadios⁵⁹) y su buena predisposición natural.

Numerosos testimonios de su uso en la época que precede el traslado de las funciones portuarias al Pireo se encuentran en Heródoto: «ὁ μὲν δὴ προσσχῶν ἐς Φάληρον τὴν στρατιὴν ἀπέβησε»⁶⁰, «οἱ δὲ βάρβαροι τῆσι νηυσὶ ὑπεραιωρηθέντες Φαλήρου, τοῦτο γὰρ ἦν ἐπίνειον τότε τῶν Ἀθηναίων, ὑπὲρ τούτου ἀνακωχέυσαντες τὰς νέας ἀπέπλεον

⁵⁷ Paus., I.28.9

⁵⁸ Véase a este propósito Plu., Thes., 17.

⁵⁹ Paus., VIII.10.4. Sobre su cercanía a Atenas véase también Paus., I.1.2: «ὁ δὲ Πειραιεὺς δῆμος μὲν ἦν ἐκ παλαιοῦ, πρότερον δὲ πρὶν ἢ Θεμιστοκλῆς Ἀθηναίοις ἤρξεν ἐπίνειον οὐκ ἦν: Φαλήρον δὲ —ταύτη γὰρ ἐλάχιστον ἀπέχει τῆς πόλεως ἢ θάλασσα— τοῦτό σφισιν ἐπίνειον ἦν, καὶ Μενεσθέα φασὶν αὐτόθεν ταῖς ναυσὶν ἐς Τροίαν ἀναχθῆναι καὶ τούτου πρότερον Θησέα δῶσοντα Μίνω δίκας τῆς Ἀνδρόγεω τελευτῆς» (“El demo del Pireo existía de antiguo, pero antes del arcontado de Temístocles no era puerto, utilizando los atenienses el del Falero, punto de la costa el más próximo a la ciudad, desde el cual dicen que partió Menesteo con venganza de la muerte de Androgeo” Trad. Tovar). En este caso Pausanias pone el acento en la cercanía de la bahía a la ciudad. De hecho, el puerto del Falero resultaba visible desde la ciudad misma.

⁶⁰ Hdt., V.63: “Enviado por mar con su escuadra dicho general, y dando fondo en Falero, desembarcó allí sus tropas.” (Trad. Arturo Ramírez Trejo).

ὀπίσω ἐς τὴν Ἀσίην»⁶¹, «τῶν δὲ βαρβάρων ἐς φυγὴν τραπομένων καὶ ἐκπλεόντων πρὸς τὸ Φάληρον, Αἰγινῆται ὑποστάντες ἐν τῷ πορθμῷ ἔργα ἀπεδέξαντο λόγου ἄξια»⁶².

En el siglo V a.C., en consecuencia del desarrollo de la ciudad de Atenas y de su creciente necesidad de un puerto bien defendido y con mayor capacidad, Temístocles decide fortificar la península del Pireo. El insuficiente espacio ofrecido por la rada del Falero, junto con las múltiples oportunidades que el Pireo ofrecía, parecen encontrarse en la base de la decisión del entonces arconte ateniense⁶³.

De este momento en adelante, la importancia del Falero decreció, aunque siguió siendo utilizado para el desembarco de mercancías y como rada para fondear las naves. Es por eso que en la mitad del siglo el Falero se conectó a la ciudad de Atenas a través de Largos Muros⁶⁴.



Figura 80: Foto de satélite de la rada del Falero hoy en día. Al este: el Pireo. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

⁶¹ Hdt., VI.116: “Los bárbaros, pasando con su armada más allá del Falero, que era entonces el arsenal de los atenienses, y mantenidos sobre las áncoras, dieron después la vuelta hacia el Asia.” (Trad. Arturo Ramírez Trejo).

⁶² Hdt., VIII.91: “Entre tanto, los eginetas, viendo que los bárbaros se iban huyendo vueltas las proas hacia el Falero, hacían prodigios de valor apostados en aquel estrecho.” (Trad. Arturo Ramírez Trejo).

⁶³ Nep., Tem., 6: «Cum enim Phalerico/ portu neque magno neque bono Athenienses uterentur» (“En efecto, los atenienses venían usando el puerto de Falero, demasiado pequeño y poco apto” Trad. Segura Moreno); D.S., XI.41.2: «τοῦ γὰρ καλουμένου Πειραιῶς οὐκ ὄντος λιμένος κατ’ ἐκείνουστοὺς χρόνους, ἀλλ’ ἐπιναίω χρωμένων τῶν Ἀθηναίων τῷ προσαγορευομένῳ Φαληρικῷ, μικρῷ παντελῶς ὄντι» (“En este tiempo, en efecto, lo que se conoce como el Pireo no era un puerto y los atenienses utilizaban como fondeadero la ensenada llamada Falero, que era absolutamente insuficiente”. Trad. Villar Vidal). Ambos autores remarcan la insuficiencia de espacio existente en el Falero como causa principal del desplazamiento de las actividades comerciales y militares en el Pireo.

⁶⁴ Th., I.107.

47. ANAFLISTO

Coordenadas: 37°43'05.5"N/ 23°56'15.5"E

Características: en una bahía profunda protegida por isla en alta mar

Intervenciones: puerto fortificado (ι)

Fuentes: Scyl. 57; X., Vect., IV.43

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; De Graauw 2014; Lehmann – Hartleben 1923; Milchhöfer 1889; Pritchett 1965.

La localidad de Anaflisto, en la extremidad oriental de la bahía de Anavysos, resulta poco conocida bajo el punto de vista arqueológico. Se encontraba asentada en la costa occidental de Ática. En frente de la entrada de la bahía, además, se localizaba una isla (actual Arsida) que bloqueaba el oleaje procedente de SO (*Fig. 81*).

El único testimonio literario de la existencia de un puerto en Anaflisto procede del periplo de Escílax, el cual menciona:

«...Ἀναφλυστος τεῖχος καὶ λιμὴν...»⁶⁵.

El centro de Anaflisto hace su aparición también en Jenofonte⁶⁶, que sólo se limita a nombrar la existencia de un sistema de fortificaciones costeras⁶⁷ y no habla explícitamente de un puerto⁶⁸.

En el siglo XIX fueron señalados por Milchhöfer algunos restos que él consideraba pertenecientes a las atarazanas⁶⁹. En 1965 Pritchett declaró que se trataba más bien de formaciones geológicas naturales⁷⁰.

La existencia de posteriores estructuras cerca del puerto fue registrada por el mismo Milchhöfer que anotó la presencia de un fuerte rectangular que según él podía adscribirse al sistema de fortificaciones del que hablan las fuentes; tales restos fueron señalados también por otros estudiosos a inicio del siglo XX⁷¹. Desafortunadamente a día de hoy estas estructuras no se han conservado.

⁶⁵ Scyl., 57: "...la fortificación de Anaflisto con su puerto..." (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

⁶⁶ X., Vect., IV.43

⁶⁷ También Jenofonte habla de "τεῖχος ἐν Ἀναφλυστῶ".

⁶⁸ Aunque especifique que tal fortificación se encontraba cerca del mar.

⁶⁹ Milchhöfer, A. (1889), p. 21

⁷⁰ Pritchett, W.K. (1965), p. 137. Las probables atarazanas de Anaflisto han sido catalogados como "improbables" por Blackman y Rankov (2013), p. 578.

⁷¹ Se mencionan también un espigón y un muelle. Lehmann – Hartleben, K. (1923), n° 25 del catálogo.



Figura 81: Ubicación del puerto de Anaflisto. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

48. SUNIO

Coordenadas: 39'10.7"N/ 24°01'19.9"E

Características: en las cercanías de un promontorio

Intervenciones: atarazanas y rampas (V-III a.C.), rampas sistema de fortificación con torres para avistar (ι)

Fuentes: Hom., Od., III.278; Hdt., VI. 87; X., HG., V.1.23; Scyl., 57; Ph., Flacco, 156; Paus., I.1.1.

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; Chroniques 1923; De Graauw 2014; Kenny 1947.

El contexto

El cabo Sunio era un promontorio situado en la punta meridional del Ática, en el lado meridional del Golfo de Eubea y en la entrada del Golfo Sarónico. Fue un punto estratégico bien por su posición dentro de las rutas marítimas (aseguraba el control del tráfico en entrada/salida), bien por su cercanía a las minas del Laurion. A finales del siglo V a.C., posteriormente a la captura de Decelea por parte de los espartanos, la ruta que llegaba a Atenas a través de Oropos fue bloqueada, por lo que los convoyes de trigo tenían que pasar obligatoriamente por Sunio⁷², que – a raíz de esto – fue fortificado en 413/2 a.C.⁷³. En 322 a.C. una guarnición macedonia fue instalada en la ciudadela.

El cabo Sunio aparece nombrado muchas veces en referencia a los viajes marítimos y su fama se debe sobre todo al hecho de que resultaba visible desde largas distancias (esta visibilidad se fue acrecentando en época arcaica con la edificación de un templo dedicado a Poseidón⁷⁴). El primer testimonio literario sobre la navegación en el área de Sunio pertenece a Homero que en la Odisea relata cómo – después de haber doblado el cabo – se produce la muerte de Menelao:

«ήμεῖς μὲν γὰρ ἄμα πλέομεν Τροίηθεν ἰόντες,
Ἄτρεΐδης καὶ ἐγώ, φίλα εἰδότες ἀλλήλοισιν:
ἀλλ' ὅτε Σούνιον ἱρὸν ἀφικόμεθ', ἄκρον Ἀθηνέων,
ἔνθα κυβερνήτην Μενελάου Φοῖβος Ἀπόλλωνοῖς
ἀγανοῖς βελέεσσιν ἐποιχόμενος κατέπεφνε»⁷⁵.

⁷² Véase la ficha de Baika, K. en el catálogo de Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 525.

⁷³ Th., VIII.4

⁷⁴ La altura de Cabo Sunio es de 60/70 m s.n.m, lo que implica un radio de visibilidad – en condiciones atmosféricas optimales- de aprox. 34/36 km.

⁷⁵ Hom., Od., III.278. “Navegábamos, mientras, nosotros de vuelta a Troya, / el Atrida conmigo en recíproco amor; mas, llegando a tocar el sagrado Sunión, promontorio de Atenas, Febo Apolo, lanzando sus flechas suaves, dio muerte al piloto de aquél” (Trad. Pabón).

Un ulterior dato que concierne a Sunio es referido por Heródoto que narra como en el siglo VI a.C. se realizase en Cabo Sunio una procesión en la que los atenienses se dirigían al promontorio navegando sobre una barca sagrada⁷⁶.

Otros testimonios, que conciernen al promontorio y al pasaje de barcos en su proximidades, se encuentran en Escílax («Σούνιον ἀκροτήριον καὶ τεῖχος· ἱερὸν Ποσειδῶνος»⁷⁷), Jenofonte («ἐπὶ δὲ Σούνιον ἐλθὼν καὶ ὀλκάδας γεμούσας τὰς μὲν τινας σίτου, τὰς δὲ καὶ ἐμπολῆς, ἔλαβε»⁷⁸), y – más allá de la época clásica – también en Filón de Alejandría («λήξαντος δὲ τοῦ χειμῶνος, παραμειψάμενος τὴν Ἀττικὴν ἄχρι τῆς Σουνιάδος ἄκρας τὰς ἐξῆς λοιπὸν ἐπεραιοῦτο νήσους, τὴν Ἑλένην, τὴν Κίαν, τὴν Κύθον, τὰς ἄλλας ὅσαι κεῖνται στοικηδὸν ἐξῆς μέχρι τῆς ἐφ’ ἣν τελευταίαν ἐλθεῖν ἔδει, τὴν Ἀνδρίων»⁷⁹) y Pausanias («τῆς ἠπειροῦ τῆς Ἑλληνικῆς κατὰ νήσους τὰς Κυκλάδας καὶ πέλαγος τὸ Αἰγαῖον ἄκρα Σούνιον πρόκειται γῆς τῆς Ἀττικῆς· καὶ λιμὴν τε παραπλεύσαντι τὴν ἄκραν ἐστὶ καὶ ναὸς Ἀθηνᾶς Σουνιάδος ἐπὶ κορυφῇ τῆς ἄκρας»⁸⁰).

Las investigaciones

En Sunio fueron detectados dos complejos de atarazanas (*Fig. 82*): uno – el mayor (denominado Sunio 1) – se encuentra en el lado NO del promontorio (protegido, por lo tanto, de los vientos dominantes) y se conecta directamente con las fortificaciones; el otro (Sunio 2) se veía constituido por una simple rampa que se encontraba en el mismo lado, pero más hacia NE. Sunio 1 fue descubierto e investigado ya al inicio del siglo XX⁸¹, mientras que Sunio 2 es nombrado por primera vez sólo en 1947 dentro de una publicación de E.J.A. Kenny⁸². Excavaciones más específicas han sido conducidas entre 2004 y 2006 por la Prefectura del Patrimonio Subacuático y supervisadas por K. Baika.

⁷⁶ Hdt., VI. 87. Esta procesión, que preveía una navegación con Sunio como destino, ciertamente implicaba un desembarco o un fondeo en la zona y, por lo tanto, la existencia de una zona portuaria cerca del promontorio.

⁷⁷ Scyl., 57: “... y el promontorio del Sunio con su fortificación; el santuario de Poseidón”. (Trad. García Moreno y Gómez Espelósín). Escílax en realidad nombra sólo la fortificación del asentamiento.

⁷⁸ X., HG., V.1.23: “Al llegar a Sunio apresó asimismo naves de carga, unas con trigo, otras con mercancías” (Trad. Guntiñas Tuñón).

⁷⁹ Philo., Flacco, 156: “Y cuando la tormenta disminuyó, costó la Ática hasta el promontorio del Sunio y después pasó en este orden la islas que se llaman Helena, Ceos, Citno y todas las demás que se encuentran en fila regular una detrás de la otra, hasta que al final llegó a su punto de destino, la isla de Andros.” (Trad. de la autora a partir de la versión inglesa de Box, H., 1979).

⁸⁰ Paus., I.1.1: “Extremo del Ática y del continente griego hacia las islas Cícladas y el mar Egeo es el promontorio de Sunion; en él hay un puerto y en lo alto del promontorio un templo de Atenea Suniada” (Trad. Tovar). En realidad es sólo el testimonio de Pausanias que menciona explícitamente el puerto.

⁸¹ Chroniques (1923), p. 510.

⁸² Kenny, E.J.A. (1947).

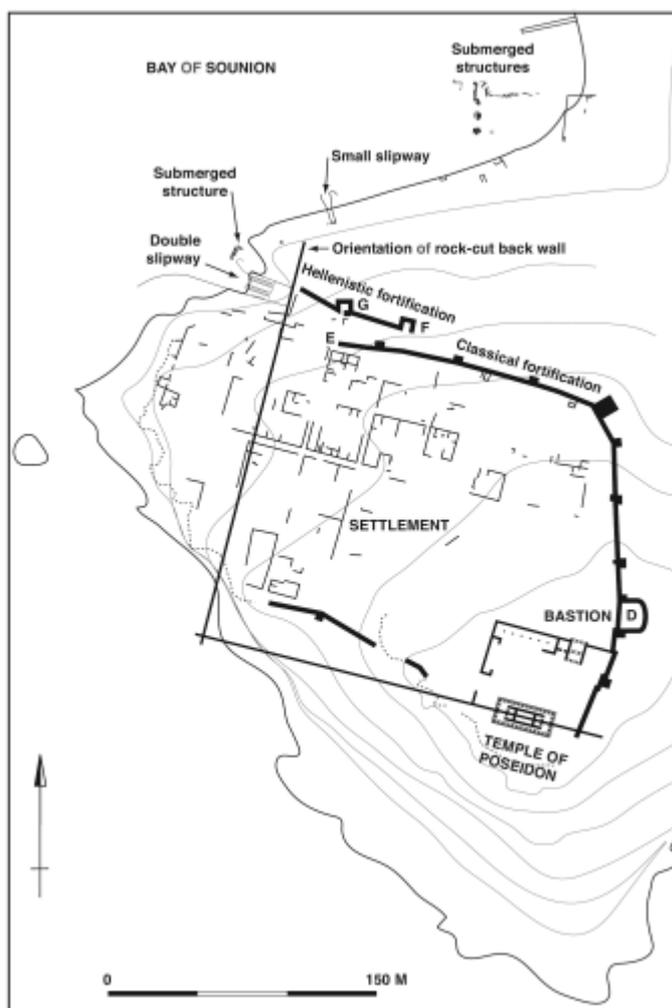


Figura 82: Sunio, plano de la ciudad. Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B., (2013), p. 526.

El complejo Sunio 1 tenía dos rampas con dimensiones de 20.5 m de largo x 11.55 de ancho (Fig. 83). El Sunio 2, también entallado en la roca, medía 17.43 x 2.78 m⁸³. Las dos atarazanas se consideran contemporáneas, aunque su cronología no es segura y suele situarse entre el 413/2 y el final del siglo III a.C.

Las fortificaciones del asentamiento fueron edificadas en época clásica, encontrándose muchos estudiosos de acuerdo sobre el hecho de que se deben referir al año 413/2 a.C., de acuerdo con los testimonios de Tucídides⁸⁴. A la fortificación del siglo V a.C., sin embargo, se sumó otra, cuya fecha de construcción se encuentra muy debatida⁸⁵, siendo atribuida a la misma época clásica o al periodo helenístico. Una de las peculiaridades de este sistema de fortificación es que una de sus torres (exactamente la torre XIV)

⁸³ Todos los datos proceden del catálogo de Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 530.

⁸⁴ Th., VIII.4

⁸⁵ Para la bibliografía relativa véase Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 526.

presentaba probablemente un acceso a las atarazanas a través de una escalera entallada en la roca⁸⁶ (Fig. 84).

Al cuadro hasta aquí expuesto se tiene que añadir que fueron halladas numerosas estructuras por debajo del nivel del agua y cuya naturaleza y función están por ser aclaradas (véase fig. 82. Elevación del nivel de 2.5 – 2.8 m [\pm 30 cm] con respecto a la antigüedad⁸⁷).



Figura 83: Atarazanas occidentales (Sunio 1). Reconstrucción en 3D. Tsalkanis, D. <<http://www.ancientathens3d.com/sounion/sounion-oxyrEn.html>>.

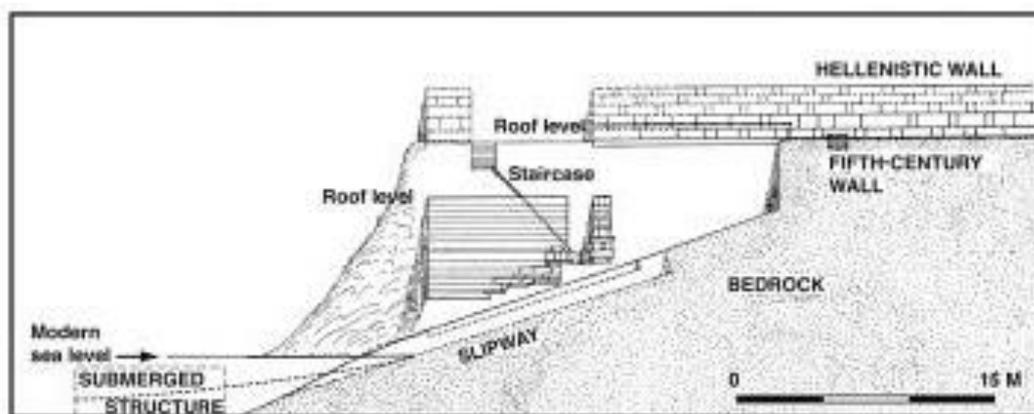


Figura 842: Reconstrucción hipotética del sistema de acceso a la rampa a través de las escaleras de la torre XIV Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 528.

⁸⁶ Kenny, E.J.A. (1947), p. 200, pl. 32. Las torres pertenecientes a la fortificación ha sido interpretadas como torres de protección del puerto que permitían avistar los barcos que se acercaban.

⁸⁷ Véase Baika, K. (y bibliografía precedente) en Blackman y Rankov (2013), pp. 525 – 533.

49. PASSA LIMANI

Coordenadas: 37°40'41.0"N/ 24°03'14.9"E

Características: en una bahía profunda

Intervenciones: rampas (¿), muelle/rompeolas (¿)

Fuentes:

Bibliografía: Blackman y Rankov 2013; Young 1941.

En la bahía de Passa Limani, entre Laurion y Sunio, han sido señalados restos de estructuras bajo el agua ya antes de la Segunda Guerra Mundial (*Fig. 85*). En un informe de 1941 se hace constar que en la zona hay cortes en la roca (quizás rampas para la varadura de los barcos) en conexión con fragmentos de cerámica clásica y una estructura en el lado SE, tal vez un muelle o un rompeolas⁸⁸. El área fue objeto de una prospección en los años '70 en el marco de la que fue confirmada la presencia de probables rampas bien en el Norte, bien en el Oeste de la ensenada⁸⁹. En 2006 K. Baika, visitando el sitio, observó cortes en la roca en la parte occidental de la ensenada: estos cortes, si bien podrían efectivamente ser indicio de la presencia de rampas, se encuentran actualmente muy erosionados⁹⁰.



Figura 85: La ensenada de Passa Limani, en donde han sido señaladas algunas estructuras quizás pertenecientes al puerto de edad clásica. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

⁸⁸ “Clear cuttings for several shipsheds, with traces of buildings directly above them, and copious sherds of the Classical period. At the southeast end of the bay, there are foundations of large structures, ancient slag, and what appears to be a dock or mole in the water” Young, J.H. (1941), p. 167. Baika, K. en Blackman y Rankov (2013), p. 577.

⁸⁹ Petropoulakou, M. y Pentazos, E. (1973).

⁹⁰ Baika, K. en Blackman, D. y Rankov, B. (2013), p. 577.

50. TÓRICO

Coordenadas: 37°44'05.7"N/ 24°03'46.9"E

Características: en las cercanías de un promontorio (¿doble puerto?)/ protegido por una isla en alta mar

Intervenciones: sistema de fortificación para controlar el puerto (siglo V a.C.)

Fuentes: Th., VIII. 95; Scyl., 57.

Bibliografía: De Graauw 2014; Lehmann-Hartleben 1923; Wordsworth 1840.

El antiguo asentamiento de Tórico se encontraba en la colina Velatouri, en la extremidad de la actual llanura de Tórico, a poca distancia del mar y a aprox. 10 km de Sunio. Tradicionalmente Tórico figura entre los antiguos demos del Ática (*komai*) que fueron unificados políticamente bajo el poder de Atenas por Teseo (sinecismo ático). Su historia, debido a la proximidad a las minas del Laurion, se relaciona con la del aprovechamiento de dicho distrito minero (*Fig. 86*).

En 412 a.C., o sea paralelamente a las intervenciones en Cabo Sunio, también la ciudadela de Tórico se fortifica, con la construcción de una muralla cuyo fin era el de controlar y proteger bien el distrito minero del Laurion, bien las rutas marítimas entrantes en el Golfo Sarónico.

El puerto de Tórico aparece mencionado en el periplo de Escílax, cuyo testigo resulta muy interesante porque hace referencia a dos puertos: «...Θορικὸς τεῖχος καὶ λιμένες δύο...»⁹¹. No resulta claro cuáles fuesen los dos puertos a los que Escílax se refiere: sin duda el principal se tiene que identificar con el actual Puerto Mandri, en el lado meridional de la colina. Era éste un refugio excelente, dado que ofrecía protección bien de los vientos septentrionales, bien de los procedentes de Sur; se insertaba, de hecho, dentro de una bahía semicircular de una anchura aproximada de 2 km⁹². Al Oeste, la isla de Macri, la antigua Helena, contribuía al aislamiento de la cuenca, reparándola ulteriormente. El puerto era también un buen punto para el fondeo, ya que su fondo de barro y algas retiene bien el ancla⁹³.

⁹¹ Scyl., 57: "... la fortificación de Tórico y dos puertos..." (Trad. García Moreno y Gómez Espelosín).

⁹² Wordsworth, C. (1840), p. 214

⁹³ NTM (2005), p. 177. Es posible que el segundo puerto se instalara en la parte septentrional de la colina, en donde existe otra pequeña ensenada que presenta las mismas ventajas que Puerto Mandri.

Naves peloponésias que fondean en la zona de Tórico están atestiguadas por Tucídides («ὀρμίζονται μεταξύ Θορικοῦ τε καὶ Πρασιῶν»⁹⁴) y confirman el uso de la zona como lugar para el fondeo.



Figura 86: La ubicación del puerto principal de Tórico (Tórico 1). Es posible que también la bahía en el lado Norte se utilizase como puerto, según el testimonio de Escílax (Tórico 2). La península en el Sur de Tórico es el distrito minero del Laurion. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

⁹⁴ Th., VIII. 95: “echaron anclas entre Tórico y Prasias” (Trad. Rodríguez Adrados).

51. EGILIA

Coordenadas: 38°06'52.8"N/ 24°06'57.6"E

Características: Desembarcadero insular

Intervenciones:

Fuentes literarias: Hdt., VI.107

Bibliografía:

Egilia es un pequeño islote del golfo Petalion que se encuentra frente a la costa occidental de Eubea, y cerca del asentamiento de Estyras, a la que pertenecía (*Fig. 87*). Es mencionada por Heródoto como lugar de desembarco: aquí en el 490 a.C. – de hecho - los persas abandonaron a los cautivos de Eretria antes de dirigirse hacia Maratón («ἐκ μὲν δὴ τῆς ὄψις συνεβάλετο ταῦτα, τότε δὲ κατηγεόμενος τοῦτο μὲν τὰ ἀνδράποδα τὰ ἐξ Ἑρετρίας ἀπέβησε ἐς τὴν νῆσον τὴν Στυρέων, καλεομένην δὲ Αἰγλείην»⁹⁵).

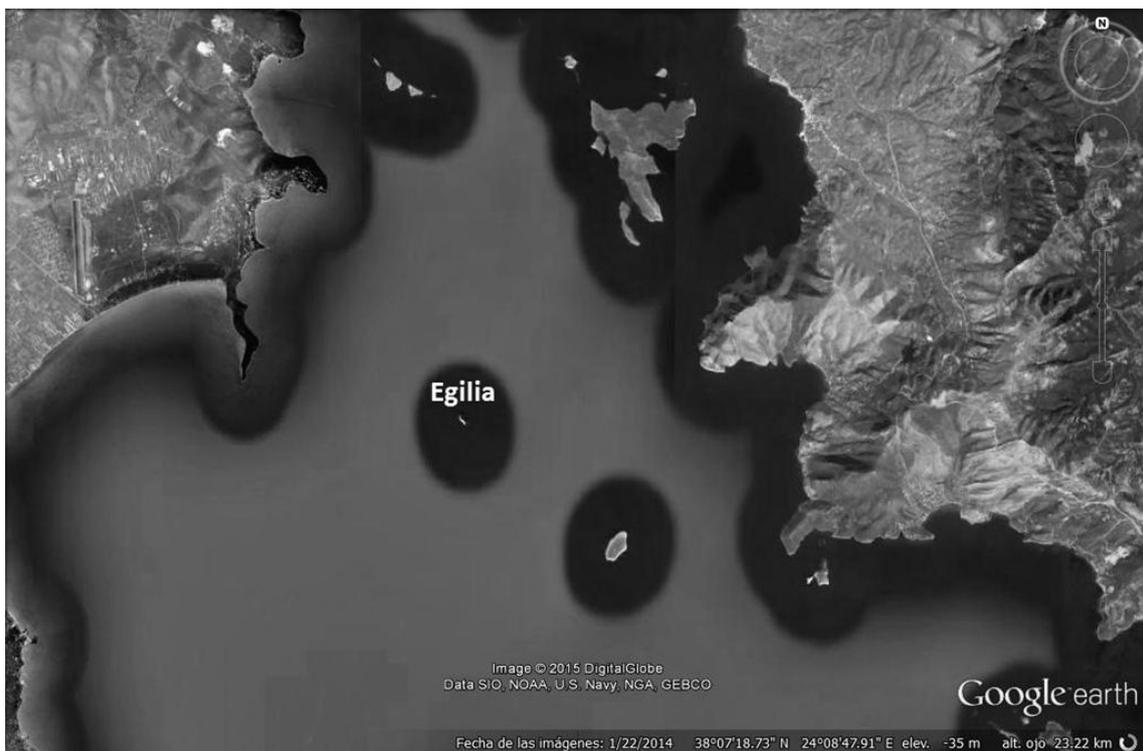


Figura 87: El pequeño islote de Egilia, desembarcadero situado en el Golfo Petalion. Imagen de Google Earth modificada por la autora.

⁹⁵ Hdt., VI. 107: “Eso conjeturó, por tanto, de la visión; y guiando entonces, por una parte, desembarcó en la isla de Estyras - llamada Egilia - los esclavos de Eretria” (Trad. Ramírez Trejo).